

喜多見駅狛江市側改札口周辺地区まちづくり構想

令和8年3月

喜多見駅狛江市側改札口周辺まちづくり協議会

はじめに	・・・p2	実現方策① 安全・安心	・・・p10
上位関連計画	・・・p2	実現方策② にぎわい	・・・p11
地区まちづくり協議会の活動紹介	・・・p3	実現方策③ 防災・防犯	・・・p12
地域特性	・・・p4	新たな回遊性の創出に向けた考え方	・・・p15
地域の現況	・・・p4	新たな回遊性による解決を目指す重点課題	・・・p16
(参考)喜多見駅周辺交通量調査結果概要	・・・p5	今後の進め方	・・・p17
課題の整理について	・・・p7	今後の進め方・対話の場の形成	・・・p18
将来ビジョン	・・・p9		

はじめに

地区まちづくり構想の役割

喜多見駅狛江市側改札口周辺地区まちづくり構想（以下、「本構想」という。）は、喜多見駅周辺の土地利用に関することを定め、地域の特性に合ったルールの方針、まちの将来のビジョンを示すものです。

本構想の策定においては、「喜多見駅狛江市側改札口周辺まちづくり協議会」が中心となり、市民フォーラム等とおし、喜多見駅周辺に住まわれる地域の方々の意見をうかがいながら作成しました。

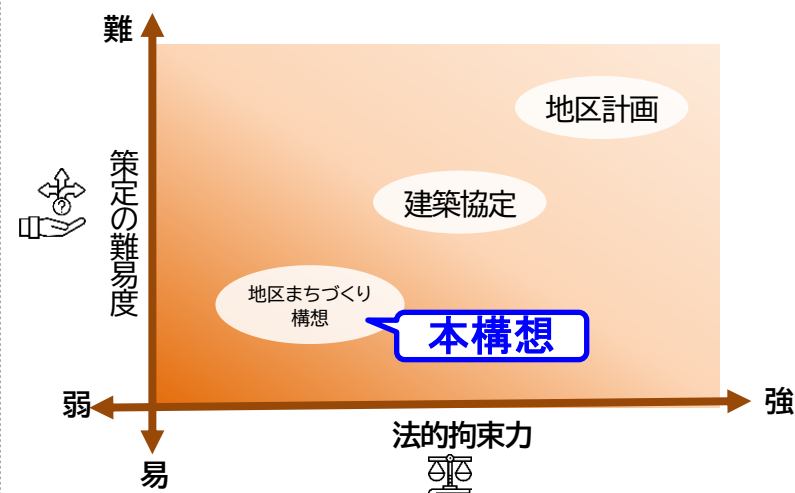
本構想が地域に居住する方だけではなく、喜多見駅周辺へ通う学生や働く人、地域に来られる来街者など、まちに関わる全ての人を対象としたまちづくりの方針となるものと考えています。



構想の位置付け

本構想は、地域住民による自主的な取り決めやまちの将来ビジョンを示したものとなり、法的拘束力はありませんが、地域の今後のまちづくりの方針となるものです。

また、一般的に地域のルール作りにおいては、地区計画や建築協定など法的拘束力を持ったルールもあります。法的拘束力の強いルールを持った地区計画等は実効性が高い反面、財産権の制限にもつながることなどもあり、地域住民の合意が必要となり、計画策定には時間がかかります。また、定められる内容も限定されます。一方、地区まちづくり構想の内容は、比較的自由に定められます。



対象区域

本構想の対象区域は、下図の太線で囲まれた岩戸北2丁目及び岩戸北4丁目の一部の地域とする。



地区まちづくり協議会の活動紹介

策定までの経緯

喜多見駅狛江市側改札口周辺まちづくり協議会

平成7年…地元の有志の集まりがスタート



令和2年…グループを設立

第1回市民フォーラム開催 (R2. 11. 8)

第2回市民フォーラム開催 (R3. 3. 28)

調布警察、交通専門家との交通事故多発地点現地調査

令和3年

市民アンケート街頭活動 [都市計画マスタープラン] (R3. 10)

市民アンケート街頭活動 [岩戸北三・四丁目周辺地区地区計画] (R3. 11. 28-29)



令和4年…電力中央研究所・調布警察署への陳情

令和5年…「地区まちづくり協議会」に移行

第3回市民フォーラム開催 (R5. 3. 19)

社会・まちの出来事



昭和2年(1927)…喜多見駅開業

平成7年…狛江市側改札口消滅

小田急線高架化事業開始

平成30年…調3・4・16号線（電中研前）整備事業開始

令和2年1月…新型コロナウイルス感染症の流行



これまでの活動の成果（実現を後押しできたこと）

① 3,000 件の熱い市民要望

『喜多見駅狛江市側周辺まちづくりの住民ニーズの把握』として3,000件の要望を集めました。

これまで下記の活動を行い、地域の方々から様々なご意見や要望をいただきました。

- ・市民フォーラム開催3回
- ・喜多見駅前街頭アンケート活動2回
- ・署名活動（継続中）



② 「七差路交差点信号機設置」実現

市民アンケートなどを取り纏め、住民意見を多数提出しました。

その結果、狛江市が動き、調布警察と協議の上、喜多見駅周辺のまちづくり・安心安全に欠かせない「七差路交差点信号機設置」が実現しました。



③ 電力中央研究所との防災公園に関する話し合い

電力中央研究所と防災公園の必要性について説明をし、今後の防災公園等について話し合いを行った。



関連計画における喜多見駅狛江市側改札口周辺地区の位置付けについて

【狛江市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（令和4年12月）】※一部を抜粋

●喜多見駅周辺地区（p111）

地域別目標 「多様な土地利用に合わせた新たなまちのにぎわいを創出する拠点」

◎土地利用の方針

- 〈広域性を有した幹線道路の沿道のポテンシャルをいかした土地利用〉
 - ・市内外の利用者を見込んだ施設の立地。
 - ・調3・4・16号線のポテンシャルを最大限発揮できるよう、地区計画の検討、沿道の商業施設等の誘導。
- 〈住環境調和推進地区における土地利用誘導〉
 - ・地区計画やまちづくり条例の運用による適切な土地利用の誘導。
- 〈日常生活の活動の場となる都市機能の誘導〉
 - ・世田谷区と一体的な商業・医療・福祉等の都市機能の維持・誘導による拠点の形成。
 - ・小田急高架下空間の都市機能の誘導。

◎道路・交通の方針

- 〈喜多見駅の更なる安全性・利便性向上に向けた駅舎や駅周辺環境の改良〉
 - ・歩行空間の確保や改札口の増設等、市民協働による検討及び鉄道事業者との調整。
 - ・ホームドア設置に向け鉄道事業者等と連携した整備の促進。
- 〈喜多見駅を発着点としたバス交通の利便性向上〉
 - ・既存バスの利便性の維持・向上、道路整備等と併せた新規運行ルートについて、バス事業者との検討。
- 〈重要目的道路軸の整備推進による広域性・防災性の向上〉
 - ・重要目的道路軸としての調3・4・16号線の整備の推進。
- 〈自転車利用環境の更なる充実〉
 - ・自転車利用の更なる促進と交通結節点としての機能向上。

◎水と緑の方針

- 〈電力中央研究所周辺における緑の拠点の形成〉
 - ・電力中央研究所周辺が「緑の拠点」として位置付けられ、公園の確保、緑地の確保等による緑の拠点の形成。

◎安心・安全の方針

- 〈野川の洪水時における避難場所の確保〉
 - ・災害時に駅周辺の来訪者が避難できるよう、民間施設と連携した、移動経路と避難場所の確保。
- 〈都市計画による木造住宅密集等の解消〉
 - ・都市計画（地区計画等）による木造住宅密集地域の解消。

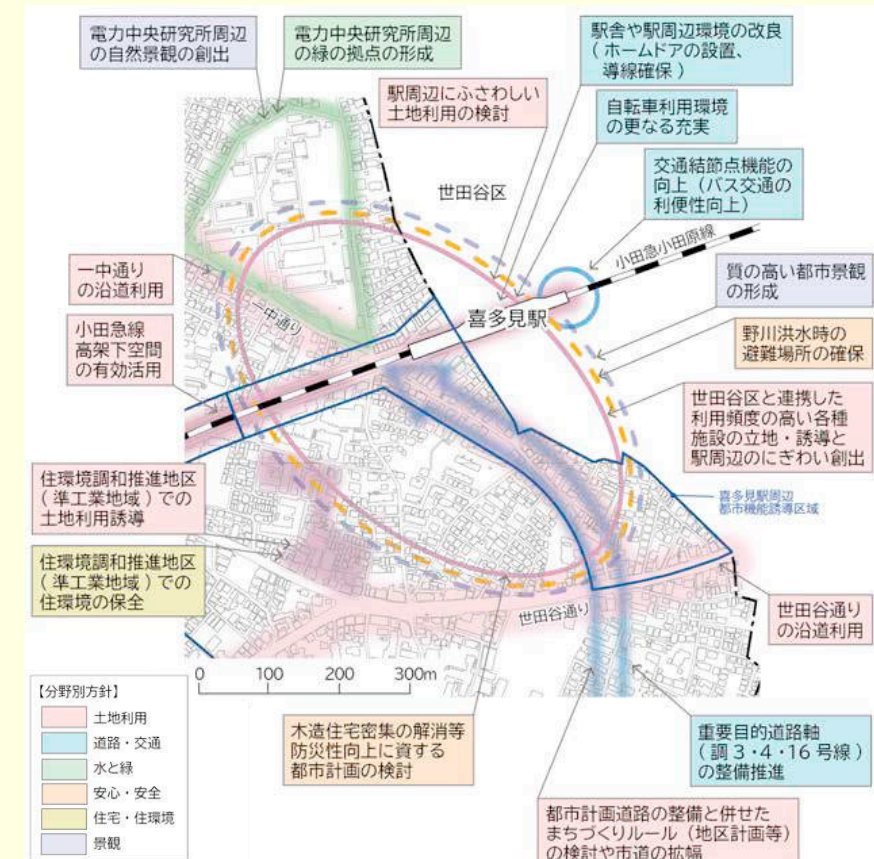
◎住宅・住環境の方針

- 〈住環境調和推進地区における住環境の保全〉
 - ・準工業地域の住環境が悪化しないよう、地区計画やまちづくり条例の適切な運用。

◎景観の方針

- 〈電力中央研究所周辺における自然景観の創出〉
 - ・電力中央研究所周辺における緑の拠点形成による住環境と調和のとれた自然景観の創出。
- 〈喜多見駅前にふさわしいまちなか景観の形成〉
 - ・世田谷区と連携する中で、駅前にふさわしいまちなか景観の形成。

方針図



出典：狛江市都市計画マスタープラン立地適正化計画（令和4年12月）

「参考：令和2年12月に行われたワークショップでの市民意見」
都市計画マスタープラン策定プロセスにおいて行われたワークショップでは、参加した市民より、駅周辺の整備について、以下のような意見も提出された。

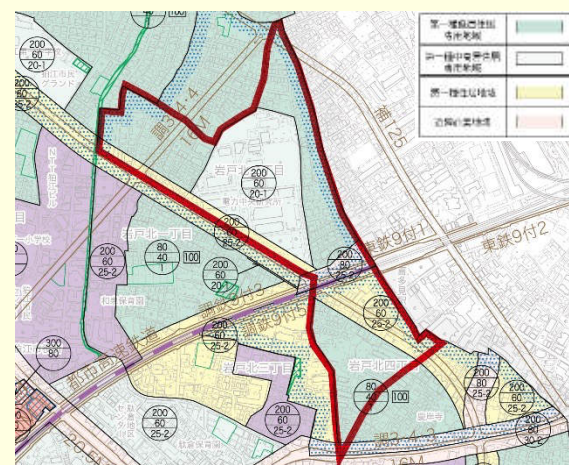
- 調3・4・16号線の整備を早期に完了して安全性を高める
- 駅周辺の交通の安全を確保する
- 喜多見駅に狛江市側の改札口を設置する
- 電力中央研究所の土地利用転換に併せて、防災公園を設置する。

など



【用途地域】

対象区域内の用途地域	容積率	建蔽率
第一種低層住居専用地域	80%	40%
第一種中高層住居専用地域	200%	60%
第一種住居地域	200%	60%
近隣商業地域	200%	80%

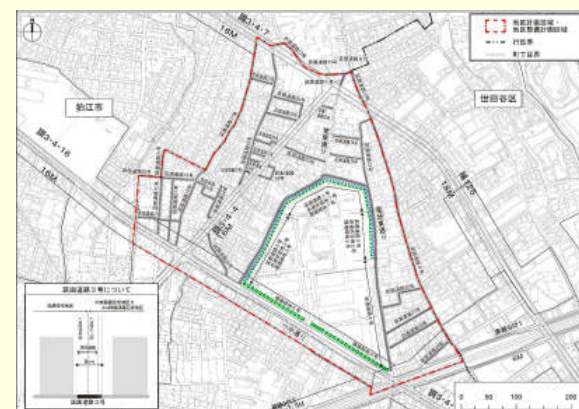


狛江市都市計画図（令和6年3月）より作成

【地区計画】

●岩戸北一・二丁目、東野川一丁目周辺地区地区計画（狛江市）

対象区域の北側（岩戸北2丁目）を含む地区。電力中央研究所周辺で中高層共同住宅への転換が進み、周辺への影響を緩衝する高さ制限や緩衝緑地帯等の確報が必要とされ、調3・4・16号線の整備や大規模研究施設の土地利用転換にあわせて、基盤整備を誘導し、良好な住環境の保全・形成を図り、地域交流拠点にふさわしい都市機能の充実と緑豊かな低層住宅地の形成を目指す。



地区施設配置図（岩戸北一・二丁目、東野川一丁目周辺地区地区計画）

●岩戸北三・四丁目周辺地区地区計画（狛江市）

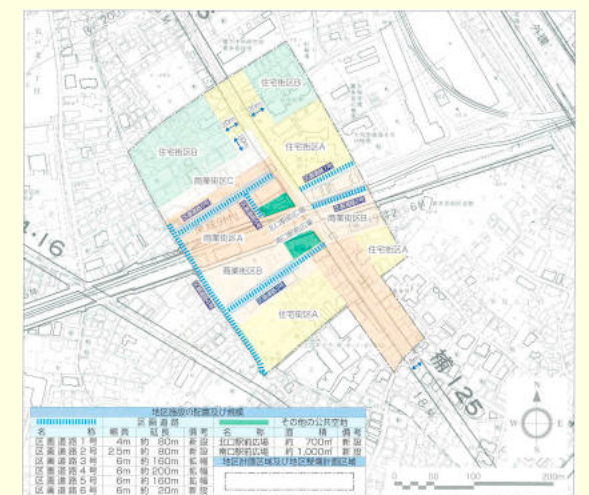
対象区域の南側（岩戸北4丁目）を含む地区。整備方針として、調3・4・16号線の整備を契機に、適切な土地利用と生活道路網の形成や防災性の向上を促進し、良好な住環境の確保を図る。特に、喜多見駅周辺では地域交流拠点としての都市機能の充実を進め、利便性の高い商業等の誘導を行う。また、幹線道路沿道では複合的な土地利用を推進し、にぎわいの創出を図る。防災においては防災上の重要拠点として、安全で快適な都市環境の形成を目指す。



地区施設配置図（岩戸北三・四丁目周辺地区地区計画）

●喜多見駅周辺地区地区計画（世田谷区）

駅周辺の商業地と良好な住宅地の双方が調和した街づくりを推進する。地区施設の方針として、駅周辺の交通の円滑化、住民・駅利用者の安全性確保のための区画道路の整備を掲げている。



地区施設配置図（喜多見駅周辺地区地区計画）

地域特性

岩戸地域の人口について過去20年間をみると、総人口は平成22年以降は増加傾向となっている。また、15歳未満、15～64歳の働き世代も増えていることから、子育て世代が増えていることが特徴といえる。一方、世帯人員別の世帯数の推移をみると平成12年以降は一貫して単身世帯が増加している。世帯の約半数弱が単身世帯となっている。

人口(年齢3区分別人口)

(岩戸北1～4丁目・岩戸南1～4丁目)



子育て世代の増加

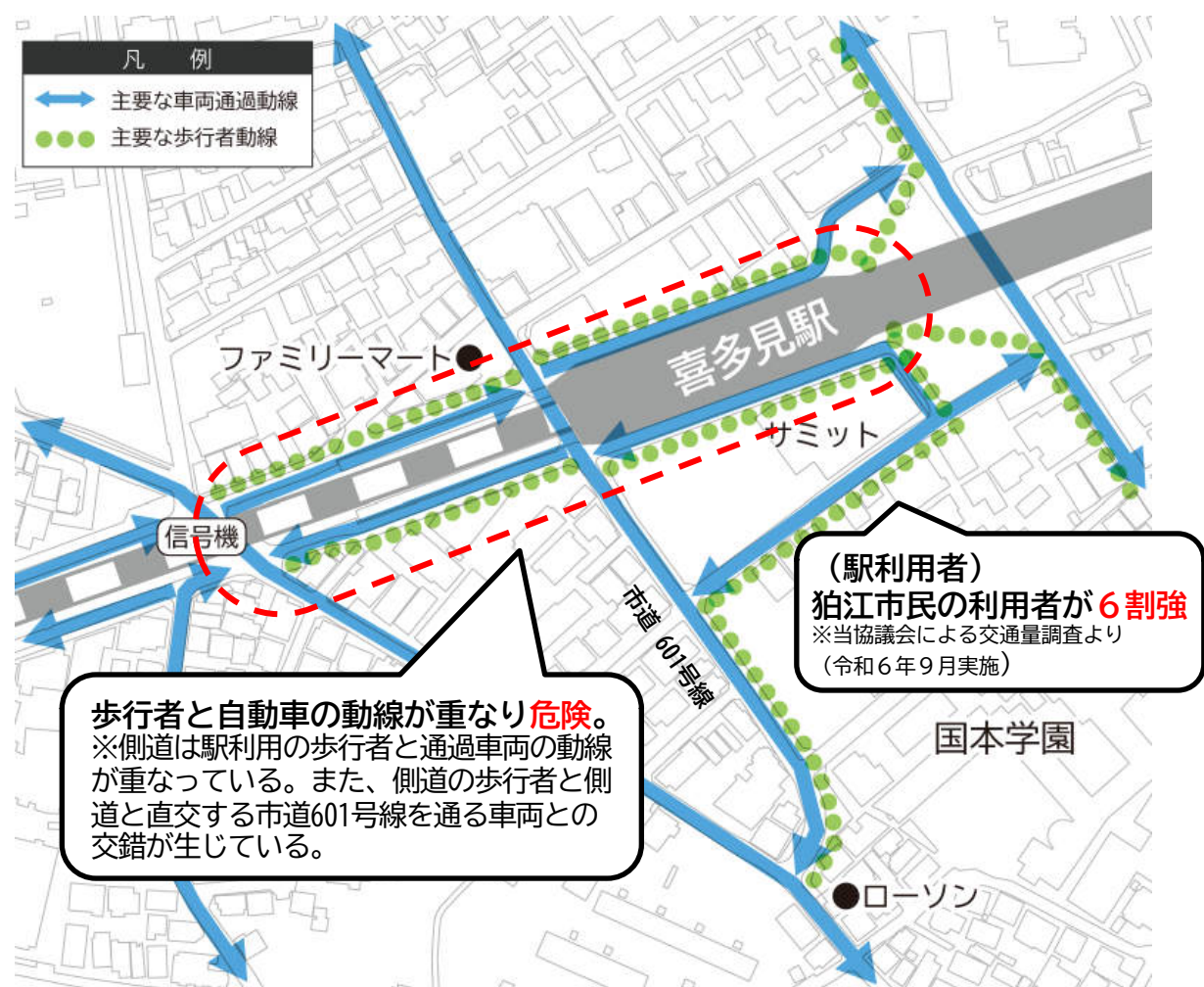
世帯(世帯人員別世帯数)

(岩戸北1～4丁目・岩戸南1～4丁目)



単身世帯の増加

駅周辺の歩行者の流れ(現況)



駅周辺は一方通行も多く、七差路交差点をはじめ、車が集中する箇所が生じている。

歩行者の主要な動線は、駅改札口から駅周辺へ歩く経路としては、鉄道高架側道や、サミット横を通り市道601号線へ抜けるルートなどがある。

地域の現況

道路・交通

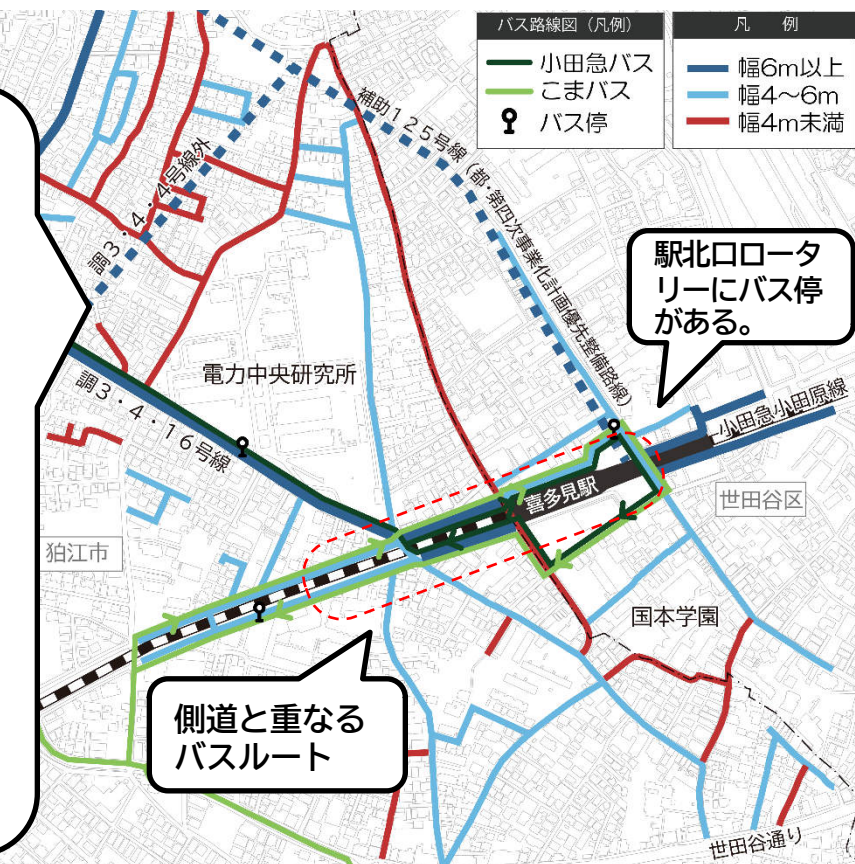
喜多見駅周辺の道路環境や交通環境について整理すると下記のとおりとなる。

駅周辺の道路幅員の現況・バスルートの現況

■駅周辺の道路の大半が「幅員6m未満」の狭隘道路

- ① 首都直下地震等の発災時には、沿道のブロック塀転倒や家屋倒壊により、物理的に「道路閉塞（通行不能）」が発生する可能性が極めて高い。
- ② 喜多見駅周辺は狭あい道路が多く、道路が閉塞した場合、消防車や救急車などの緊急車両が地区内部へ進入不可能となる。現在の道路網では代替ルートが確保されていないため、初期消火や人命救助が遅れ、被害が拡大する「防災上の袋小路」が生じている。

【参考】
 阪神・淡路大震災時は、幅員4m～6mの道路では約63%が歩行者も通行不可となったとするデータもある。
 密集市街地整備のための集団規定の運用ガイドブック



【駅周辺の都市計画道路の整備状況】

駅周辺の都市計画道路は、都市計画マスタープランで、調布3・4・16号線は重要目的道路軸に、調布3・4・4号線外は都市間連携軸として位置付けられています。また、世田谷区と狛江市をまたぐ補助125号線は、調布3・4・4号線外とともに東京都の優先整備路線に指定されています。

■都市計画マスタープランによる位置付け



※都市間連携軸：広域的な道路ネットワーク、都市間の連携強化を図る道路。
 重要目的道路軸：円滑な移動空間の確保や活性化、特に防災性向上を図る道路。
 狛江市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（令和4年12月）

交通事故発生状況(2019年～2023年)



※出典：朝日新聞ホームページ「PREMIUM A みえない交差点」

(参考) 喜多見駅周辺交通量調査結果概要

1. 調査概要

調査日：令和6年9月19日(木)

調査時間：7時30分～9時(午前) 17時～19時(午後)

※調査時間帯となるピーク時間を事前簡易調査(9月)により把握し決定した。

2. 調査方法

- ・集計は15分毎に計測し、15分ごと時点の数を記録用紙に記録した。
- ・カウントは、歩行者、自転車、自動車(含むバイク)の方向数ごとにカウントを行った。

3. 調査箇所

- ・調査地点は、業務スーパー前、七差路交差点側道、改札口前の3地点とし、計測箇所は20か所とした。
- ・現地観測者による計測と、当日のカメラ録画を用いた計測で集計した。



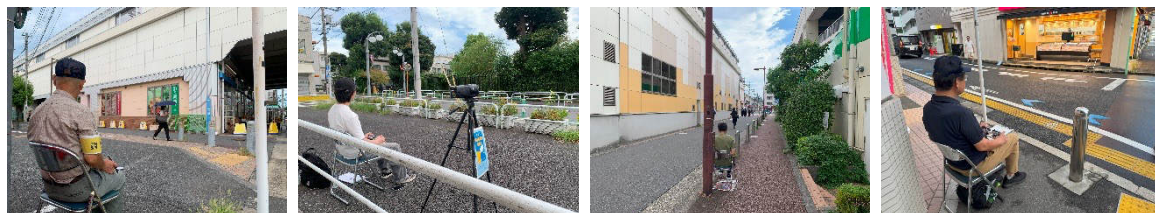
4. 調査内容

【調査対象項目】

- ①歩行者・・・自立歩行できない小さい赤ん坊等は対象外とする。
- ②自転車・・・自転車を降りて押して歩いても自転車とする。
- ③自動車・・・道路を通過する自動車(バイクを含む)を、方向別に観測する。自動車は全てを対象とする。自動車の対象となる種類は、以下のものが含まれる。

※自動車に含まれるもの：乗用車、タクシー、路線バス、小型貨物車、大型貨物車、二輪車(原動機付自転車を含む自動二輪車)、電動キックボード(※道路交通法上の「車両」に該当するため)

■調査の様子

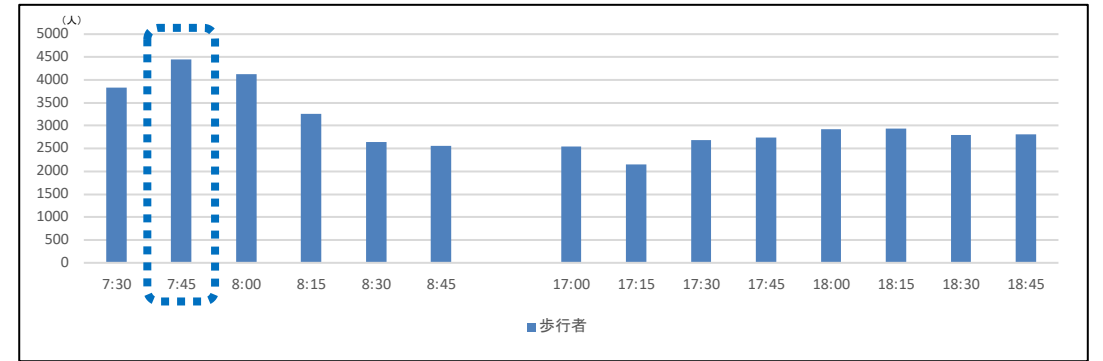


5. 調査結果

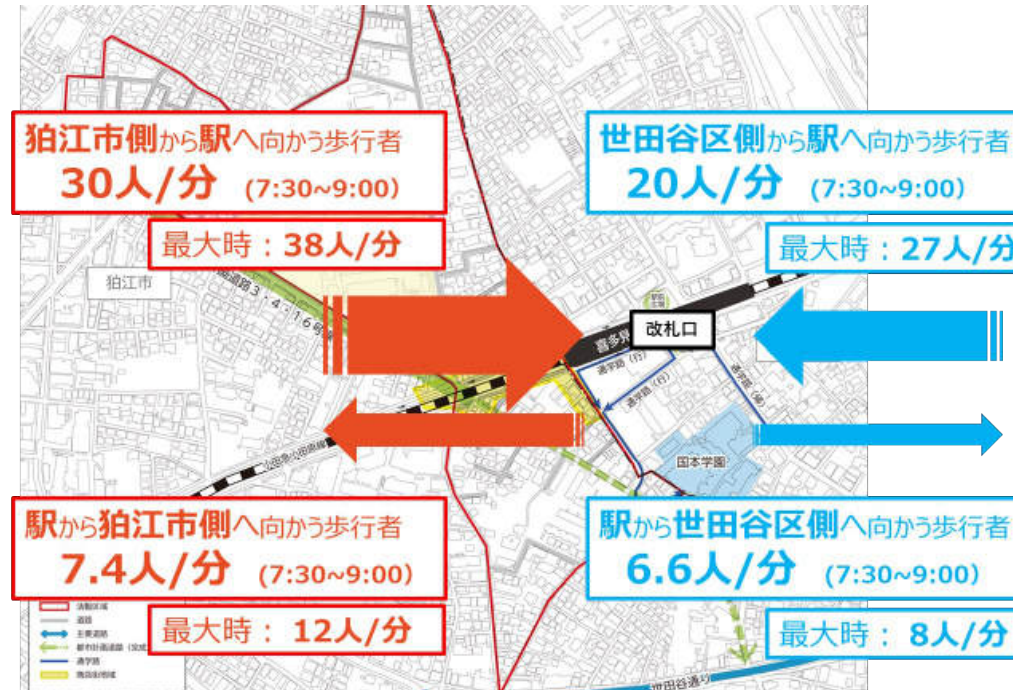
(歩行者交通量)

- ・平日における駅周辺の歩行者交通量のピーク時間は「7:45」台が最多となった。
- ・ピーク時で1分あたり38人近くが狛江市側から改札口に集中。

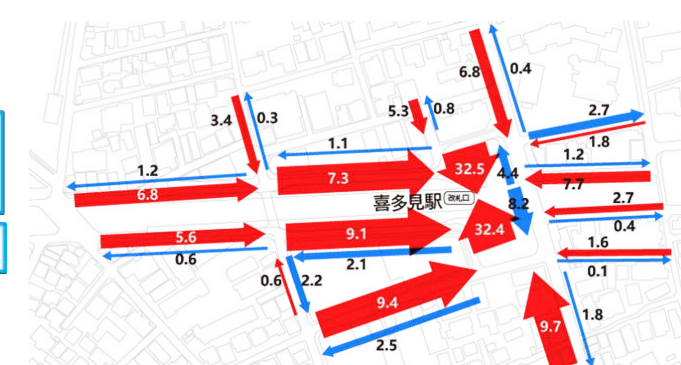
■歩行者交通量(総量:朝夕時間帯)



■方向別歩行者交通量



■ピーク時(7:45)の歩行者交通量



(周辺道路の利用実態)

1) 交通流動と交通量

- ・ピーク時、側道を狛江市側から世田谷区側へ通過する歩行者が約250人/15分と多い。駅に多くの歩行者が集中する。
- ・駅前へ流入する自動車は、送迎車と通過車両が多い。

2) ピーク時間帯

- ・歩行者のピーク時間帯をみると、午前のピーク(7:45～8:00)後は急速に減少。
- ・午後は、17:30頃から歩行者交通量が多くなり、多い状態でその後も推移する。

3) 駐停車車両が多い区間

- ・サミットと改札口南側の側道上、南側駅前広場の喜多見商店街沿いで駐停車が多い。
- ・業務スーパー前の高架下は、荷捌き車両が多い。

3) 通過交通車両の地区内への流入抑制

- ・ピーク時など、駅へ向かう歩行者が多い道路に対し、道路への車両の進入抑制が課題となる。

(道路の交通安全対策上の課題)

1) 改札口への歩行者集中化の解消

- ・朝の通勤時、七差路交差点から駅の改札口までの側道には駅へ向かう人が多く、また、混雑のため歩道からあふれて歩く人もいるなどの状況が見られる。これらは駅へ歩く人、駅から出て来る人がともに一ヶ所に集中していることから生じているため、歩行者の分散化を図ることが課題となる。

2) 安全な歩行者空間の確保

- ・駅周辺道路は、通過車両が多いことや、また、駐停車車両が多いこと、歩行者と車両が交差点で交差することから、道路の歩行者動線、車両動線などに応じて、車両のスピード抑制や駐停車の禁止措置、歩行者の歩道の通行の徹底化など交通安全対策が課題となる。

3) 通過交通車両の地区内への流入抑制

- ・朝のピーク時など、駅へ向かう歩行者が多い道路に対し、通過車両の通行が多いことから、これらの道路への車両の進入抑制が課題となる。

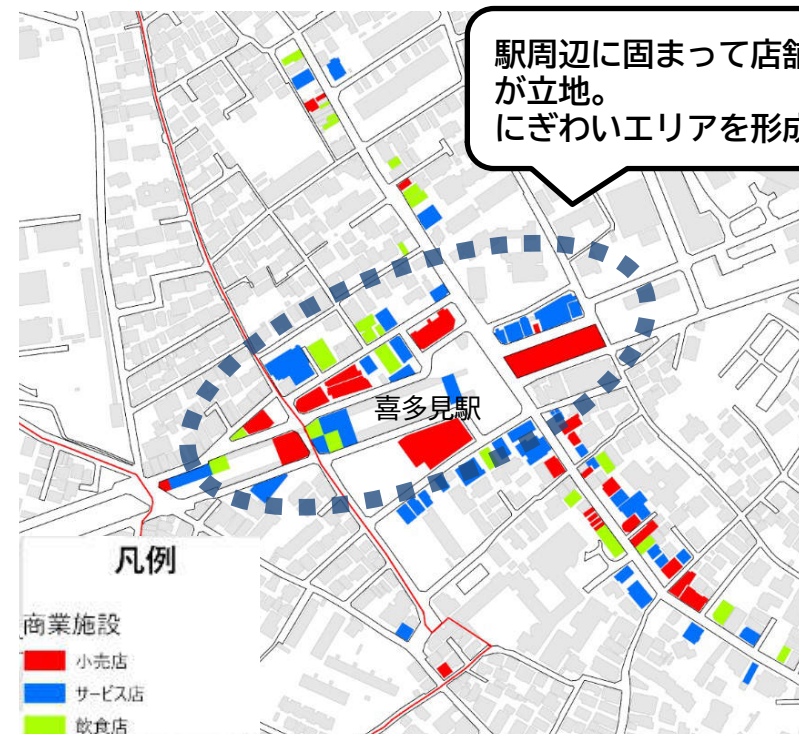
にぎわい

駅周辺の店舗の状況をみると、サービス店、小売店が多く分布している。駅周辺に纏まって店舗が存在していることがうかがえる。

ポイント

狛江市・世田谷区の商店街が共存共栄できるまちへ

商業分布マップ



現状

- ・商店のにぎわい、回遊性のある商店街となっていない。
- ・安心して歩きながら買物ができる環境になっていない。

ねらい

- ・店舗の連続性、魅力のある店舗の設えにより、まちのにぎわいを感じられるまちへ
- ・歩行者専用の道にするなど、歩行者優先の道へ

防災・防犯

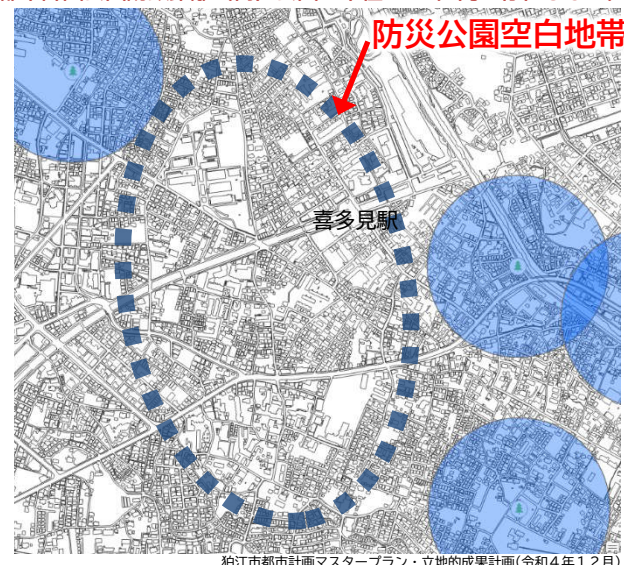
防災公園の空白

駅周辺は公園がなく、また地区外の既存の公園からも離れており、公園空白地帯となっている。災害時に使える広場や公園もないため地区内は防災公園空白地帯の状況となっている。

ポイント

子どもの遊び場や防災機能の役割を担う公園があるまちへ

岩戸北地域の広い範囲に渡って防災公園がない
(都市計画公園誘致距離(街区公園で半径250m)内に存在しない)



狛江市都市計画マスタープラン・立地的成果計画(令和4年12月)

公園が近くないことで生じる課題

- ・災害時の避難場所の不足
- ・地域住民の健康促進の機会の喪失
- ・地域交流の場の減少
- ・環境の悪化

- ・子供の遊び場の不足
- ・地域や住まいの価値の低下

公園や緑地などの存在は、地域住民の生活の質に大きく関連する。

地域の防犯活動

市内の犯罪は近年増加傾向にある。また、昨今では匿名性の高いSNSを利用した緩やかな結び付きで、流動的なグループによる特殊詐欺が全国的に広がっている。狛江市では令和4年までは30件前後で推移し、令和5年には14件まで減少しましたが、被害の根絶に向けて取り組んでいくことが求められる。

刑法犯認知件数の推移

	令和3年	令和4年	令和5年
年間認知件数	278	309	316

※狛江市ホームページより

特殊詐欺発生状況(調布警察署管内)の推移

	平成29年	平成30年	平成31年 令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
狛江市	34件	30件	28件	27件	38件	33件	14件
調布警察署管内	86件	123件	115件	89件	108件	105件	65件

※狛江市ホームページより

防犯カメラ等の設置補助

市では防犯カメラの設置への補助を行うことにより公共の場所における防犯カメラの設置を推進している。

現時点で防犯カメラの運用状況は、市内小中学校や町会、商店会、通学路上などに、合計241台(R6.4現在)の防犯カメラが設置されている。



地域の防犯対策

市内では、自治会・町会など26団体800名の方により、安心・安全パトロールが行われ、子どもの登下校時の見守りについても地域ボランティアによりパトロールが行われている。



※狛江市の防犯マーク

地域住民の声(当協議会によるアンケート調査より【令和6年12月実施】)

- ・地域の防犯強化のため、全国的に広がる特殊詐欺事件の増加や不審な飛び込み営業等に対する懸念から、防犯カメラの設置を希望する意見
 - ・また、改札口の早期設置とあわせ駅周辺の治安向上を望む意見
 - ・駅を利用する人には、女性も多くいることから、夜間の安全対策を強化すべきとの意見
- これらの意見を踏まえ、地域で防犯力の向上、防犯対策を充実していくことが求められます。

ポイント

安心して誰もが安全に暮らせるまちへ

地域を取り巻く防犯に関する課題

- ・高齢者を狙った詐欺や特殊詐欺の増加
- ・インターネットやSNSから子どもを守る仕組みの構築
- ・住民間の防犯意識のばらつき
- ・防犯カメラなど防犯機器の普及不足
- ・住民間のつながりの希薄化による防犯ネットワークの弱体化

これらに対し、市や地域住民が協力して取り組むことで、解決を目指すことが求められる。

歩行者と車の分離

- 駅周辺の道路の多くは幅員6m未満となっており、車と歩行者、自転車のすれ違いなどでは、一時的に狭くなり危険な状況となっています。

駅前へ進入する車両・バス

- 駅への車での送り迎えや荷捌きトラック、バス利用者などにより、駅前へ車が進入する状況となっています。

災害時でも持続できるまち

- 駅周辺は半径250m以内に公園がない「防災公園空白地帯」です。
- また、周辺道路の大半が幅員6m未満であり、大地震等の発災時には道路閉塞により消防車等の緊急車両が進入できず、地域が物理的に孤立する可能性が高い状況です

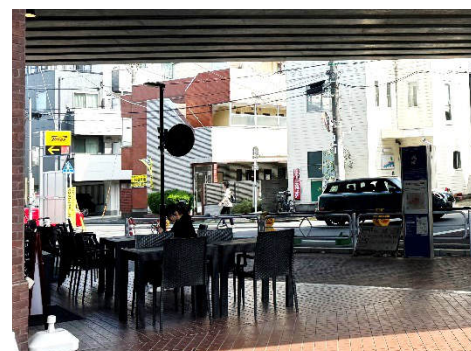
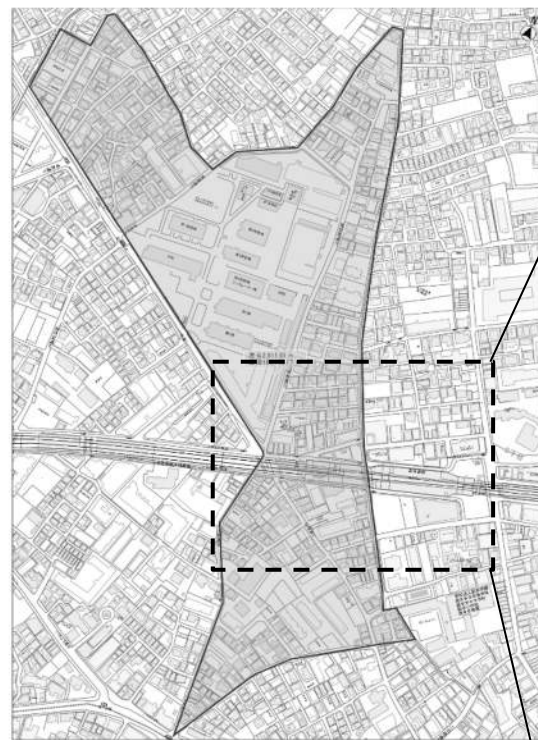
にぎわいの連続性

- 駅周辺が単なる「通過点」となっており、回遊性が生まれない。また、新規参入障壁が高く店舗が固定化しているため、若手事業者による創業や、住民ニーズ（夜カフェ・中食等）への対応が進まず、街の「新陳代謝」が停滞しています。

通学路の安全確保

- できるだけ歩車道の区別がある道をとおり、また、交通量が少なく、児童の通行を確保できる幅員のある道を通ることが求められます。通学時の交通誘導員の配置などソフト対策も求められます。
- また通学児童が安心して登下校できることが求められます。

協議会活動区域

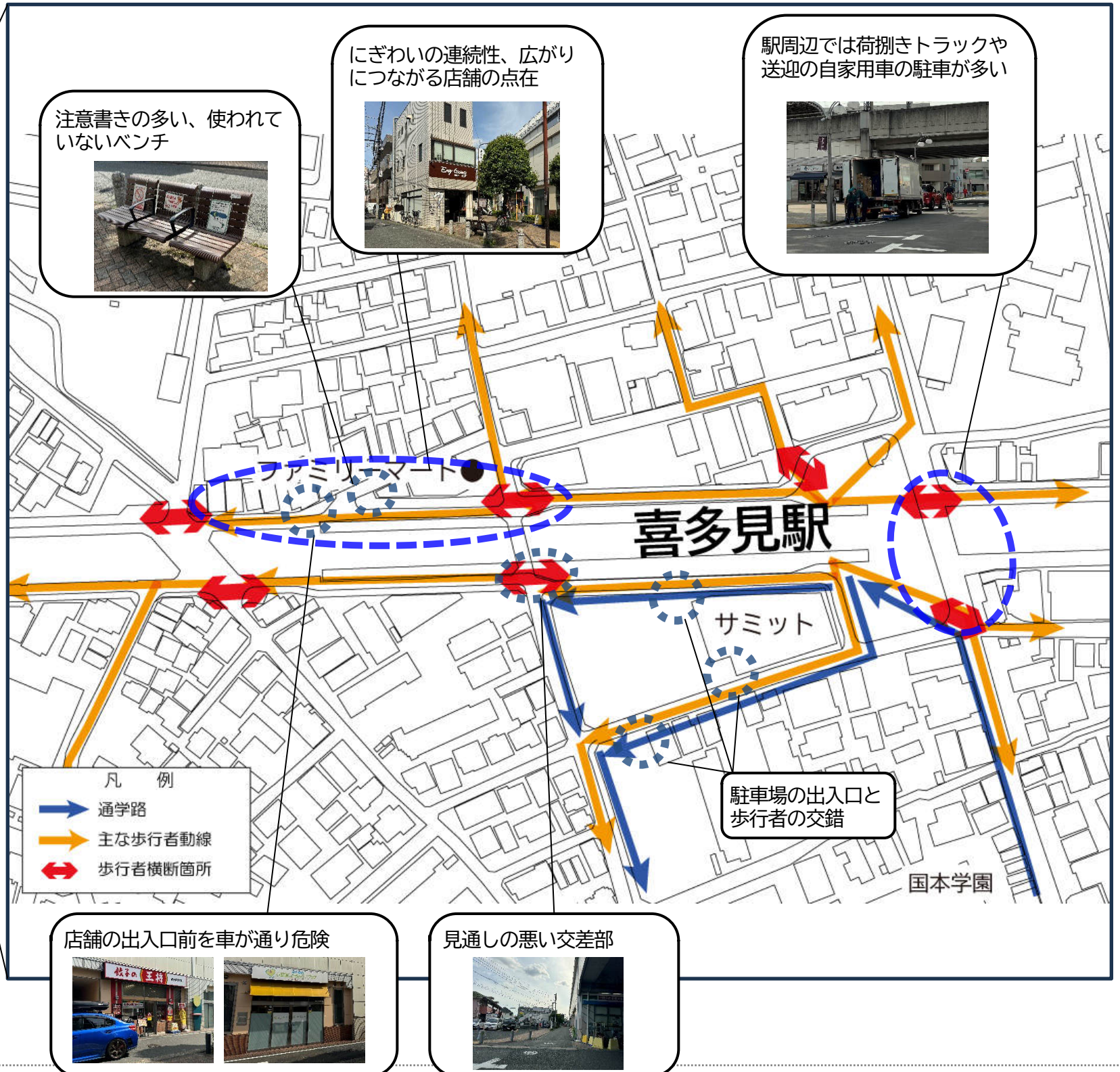


通りに面してテラス席を設けた店舗



側道を走るバス

拡大図



課題1 安全・安心

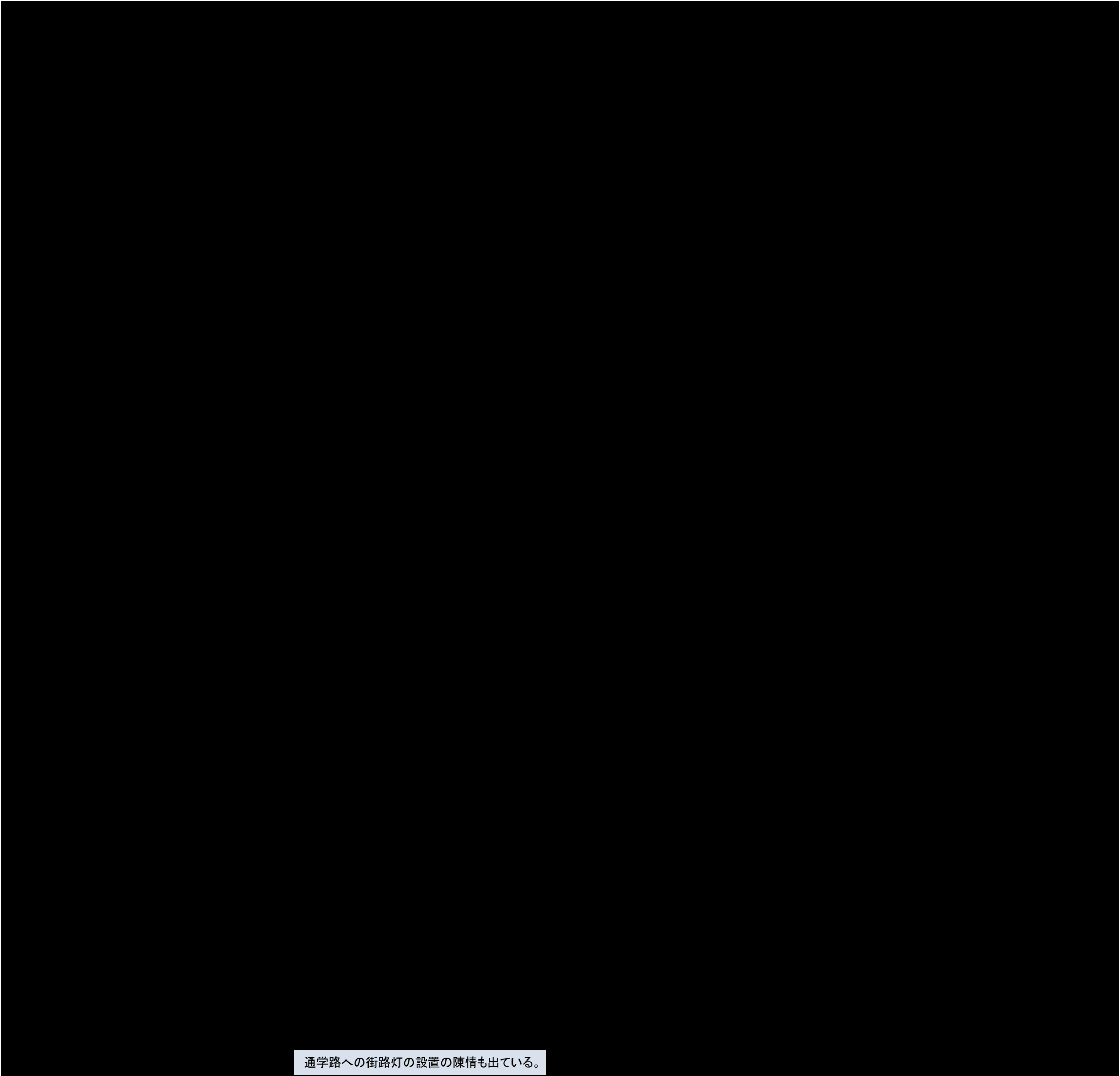
- 安全な歩行者空間の確保がされていない。
- 通過車両の駅周辺への集中と車両が多く危ない。
- はみだし看板や荷捌き車両が歩行者の障害となる。
- 通学路の分散化やガードレール等による通学路の安全確保策が不十分となっている。

課題2 にぎわい

- 商店街の魅力が低く、回遊性が不足。
- 創業支援オフィスなどの施設が不足。
- 新たな出店者を支援する取組が不十分。

課題3 防災・防犯

- 防災公園としての安全な場所が不足。
- 接続道路や避難路との適切な接続が不十分。
- 防災や防犯で機能する住民間のつながりが弱い。



通学路への街路灯の設置の陳情も出ている。

誰もが安全に暮らせて、住みよく、まちの魅力がある喜多見駅周辺

まちづくりの方針

安全・安心

- 1 安全・安心な通学路を確保する
- 2 人流の過度な集中による危険性を解消する
- 3 通過交通の抑制を図る

にぎわい

- 1 ウォーカブル（歩きたくなる）」な空間構造に変える
- 2 街の「新陳代謝（店舗の入れ替わり）」を促す
- 3 若手人材を発掘する

防災・防犯

- 1 「防災公園空白地帯」を解消し、命を守る拠点を創る
- 2 避難ルートを多重化し、地域の「孤立」を防ぐ
- 3 災害に強い「共助」のコミュニティを強化する

実現方策

安全・安心

- 1 改札口への一極集中化・側道混雑化の解消
- 2 側道等の「歩行者優先ルール化」とリスク回避
- 4 狛江市側新規改札口による通学児童の分散化（狛江市側改札口設置）

にぎわい

- 1 統一感あるデザインによる「街の特徴があらわれる店構え」
- 2 「チャレンジショップ」等による若手出店者の発掘
- 3 高架下等を活用した「にぎわい」の創出
- 4 狛江市側改札口設置による「まちのにぎわいと回遊性」の拡大

防災・防犯

- 1 「防災公園空白地帯」を解消する災害対応の防災公園づくり
- 2 地域コミュニティの強化による「共助（助け合い）」体制の確立
- 3 セミナー開催等による防災・防犯に関する啓発活動の推進
- 4 狛江市側改札口設置による「災害時避難ルート」の多重化

2025年11月に、『わたし・僕が考える喜多見の「いいところ」と「未来」』というテーマで作文を国本学園の学生約80人(4年生36人、6年生40人)にお願いしました。

このイラストは、国本学園の小学生が書いた作文を基に、AIを用いて作成したものです。

その際、子供の表現や個性を失わないよう、できる限り自由な発想をそのままの形で表現することを試みました

このイラストは、特定の整備などを要望するものではありません。むしろ、これからの粕江を支える「未来の担い手」である子どもたちが、自分たちの住む喜多見駅周辺に強い愛着を持っていることを示すためのものです。表現の直接的な部分も含め、子どもたちの、まちにかけける思いとしてご覧ください。

子どもたちの本音で描く! 喜多見の「リアル」と「ぶっとび未来図」

子どもが選んだ 喜多見の「ガチ」な名所



関係者
住民 警察 狛江市

関係者
国本学園 警察 住民 狛江市

方策1 (新規改札口設置)
改札口への一極集中化・側道混雑化の解消

駅周辺の歩行者による混雑解消のため、改札口の増設等を含めた解消策について検討を行い、地域の方針を策定する。【取組①】

【一極集中・混雑化の解消の取組】

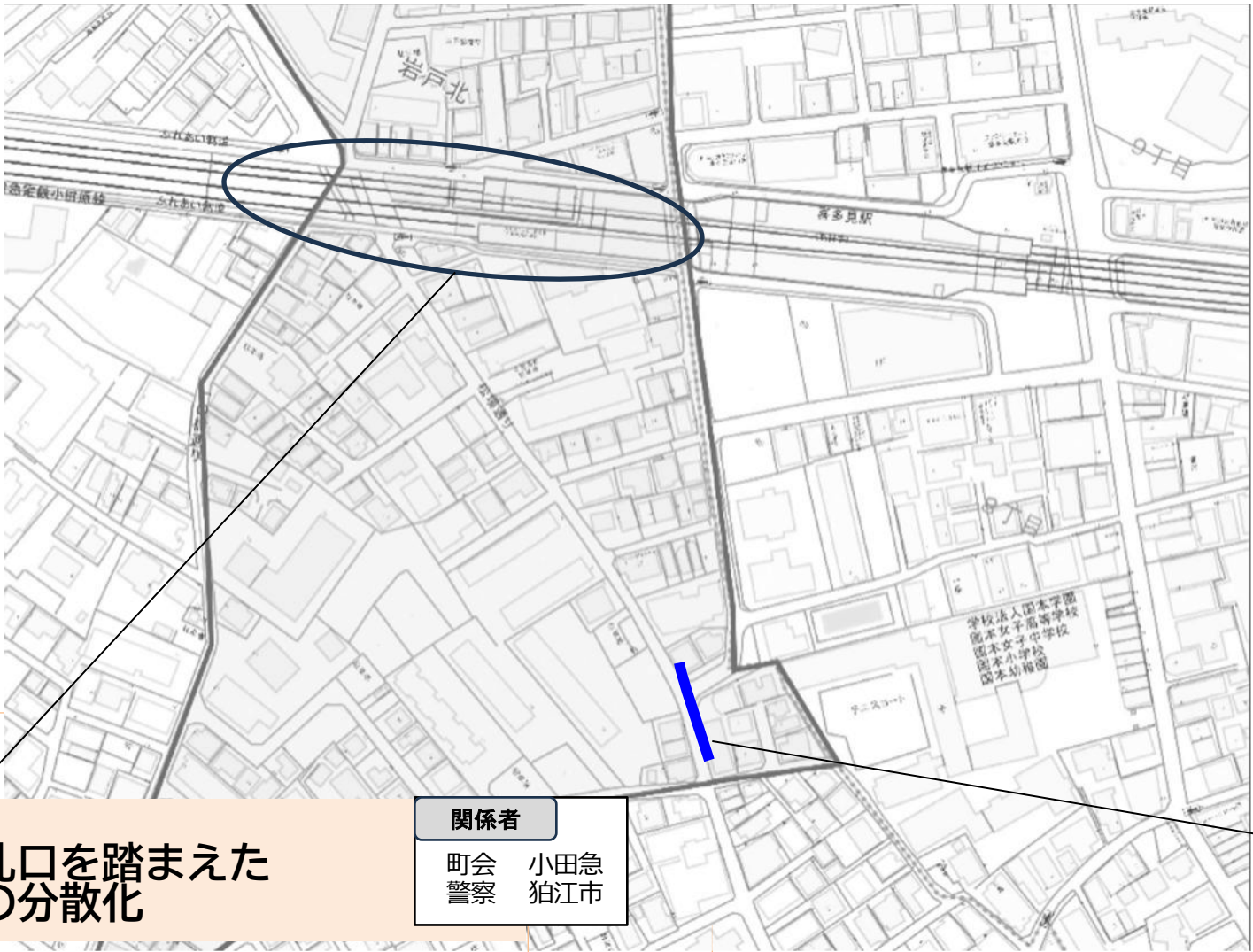
朝の通勤時は、七差路交差点から改札口までの側道を通り駅へ向かう人が多いため、歩道から人があふれ車が通るなか車道を歩く人がいる状況となっています。

現状では、小田急線喜多見駅利用者数の6割が狛江市民となっています。

(※当協議会による交通量調査より(R6.9実施))

また、駅から学校へ向かう児童や周辺に通う通勤客もあり双方向に向かう人同士で、混雑した状況となっています。

これらの要因として、現状の改札口が一ヶ所となり、そこに人が集中していることから、一極集中化の解消に向けて取り組みます。



方策3 狛江市側新規改札口を踏まえた
通学児童の分散化

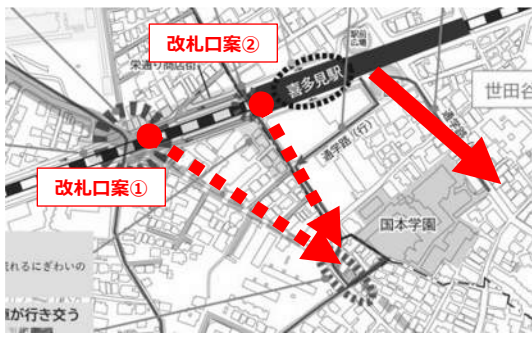
関係者
町会 小田急 警察 狛江市

短期的には、通学路の安全性を確保するための啓発活動（警察や町会とも連携した、ピーク時危険個所での交通安全誘導）の実施、将来的には、新たな改札口を設置や調3・4・16号線の開通を見据えた駅から学校までの通学ルートを複数確保できるよう、学校を始めとした関係者間と検討・協議を行う。

【取組③】

【複数通学ルートの確保】

複数の通学ルートを設けることで、歩道の過密化をなくし、歩行者の車道へのはみだしなどがなくなることで、安全な歩行環境を確保します。



方策2
側道等の「歩行者優先ルール化」とリスク回避

駅周辺の交通事故の低減を図るため、時間帯交通規制の導入の検討、バリアフリーマップの作成、交通マナー啓発活動を実施する。【取組②】

【バリアフリー化の取組】

朝の通学時間帯は、駅前の通りを車両通行止めにして児童生徒と通勤客の安全を確保します。

また、道路や駅などの公共空間のみならず、商業施設などの民間施設に対してもバリアフリー化を働きかけます。また、障害者が利用できるバリアフリーマップを作成します。



具体的な方策の例

ハード（ガードレール、速度低減の狭さく部表示など）とソフト（運転手のマナー、意識啓発）による取り組みにより歩行空間の安全を確保する。

【ハード整備と啓発活動の取組】

車道と歩道を分離するガードレールや速度抑制のボールの設置を進めます。

また、通過する車の運転者への運転マナーの向上や速度抑制の啓発を行います。



実現方策② にぎわい

関係者
商店街

方策1

統一感あるデザインによる
街の特徴があらわれる店構え

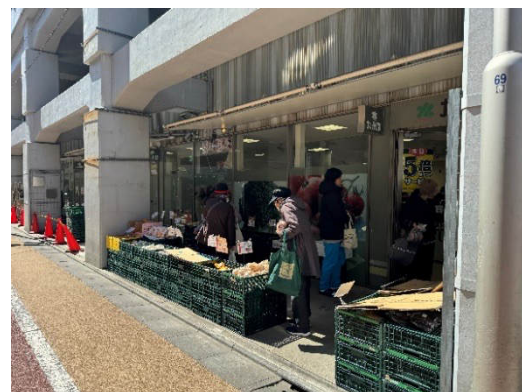
喜多見駅前の商店街のにぎわいを出すために、店舗を連続させることや、低層部の店舗、看板設置などルールづくりを行い、まちの特徴が現れた活気のあるまちの雰囲気をつくる。【取組①】

【統一感のあるまちなみ】

店舗看板の設置などに統一感を持たせおしゃれなまちなみを創出する。

【にぎわい性のある店舗】

低層部を店舗とし、外から見える開放的な設えににぎわい性を持たせる。



方策3

高架下等を活用した「にぎわい」の創出

関係者
商店街 小田急

小田急との連携を進め、高架下活用の好事例も参考にしながら、緑と統一感あるデザインで歩きたくなる（ウォーカブルな）プロムナード「狛江スキップウォーク」の整備を目指します。そこに若者の創業を支える「チャレンジショップ」を展開し、にぎわいを「点」から「線」、そして市全体の「面」へと広がります。



方策2

「チャレンジショップ」等による
若手出店者の発掘

関係者
商店街 住民

お店を開きたい若者が喜多見駅周辺で開業できるよう、中小企業診断士等と協力しながら、創業支援・スタートアップ支援づくり、創業環境の支援に取り組む。【取組②】

【創業支援】

創業に向けてチャレンジショップなどの環境づくりを行う。

【若手人材】

若者や地域の商店主などの交流会を開き、若手人材の発掘を行う。



方策4

まちのにぎわいの拡大（新規改札口設置）

関係者
商店街 小田急

一過性ではない「持続可能な賑わい」づくりを目指します。新改札口の設置によって生まれる恒常的な人の流れは、狛江市側の価値を高めるに留まらず、その恩恵は隣接する世田谷区側の商店街にも波及します。これにより、双方の地域にとって安定した経済効果と発展をもたらす「商売繁盛」の未来を共に築き上げることを目指します。そのためにも喜多見駅周辺の店舗や商店街が連携したキャンペーン等の検討を行います。【取組④】

【新規出店者】

地域ニーズの把握を行い、喜多見駅周辺で出店する出店者へのアプローチやマッチングに活用する。



【回遊性】

まちのにぎわいを拡大させ、新たな回遊を創出する。



関係者	
住民	電中研
狛江市	

方策1
「防災公園空白地帯」を解消する防災公園づくり

駅周辺は防災公園空白地帯となっており、駅周辺の人がすぐに避難できる公園がないため、防災公園の設置に向け電中研、その他関係機関との協議を進める。【取組①】

【避難場所の確保】

大規模災害時の活動拠点や避難場所としての公園を設置。
野川の氾濫により、駅周辺の浸水による避難は、川から離れる方向に逃げる心理から、狛江側に避難場所が求められる。



【緑のネットワーク】

災害時の延焼遮断帯や避難場所と活用できる公園や野川を自然と繋がりのある公園として位置づけ、それらを回遊できる、緑のネットワークを形成していきます。



関係者	
住民	狛江市

方策2
地域コミュニティの強化による「共助」体制の確立

災害時に円滑な連携が取れるよう、地域のコミュニケーション力を強化するための話合いや協働の交流イベント等を実施する。

【取組②】

【地域住民の交流】

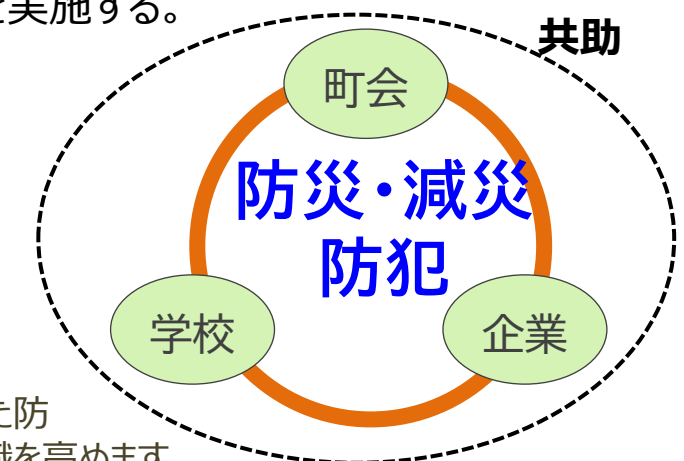
災害時の対応は、日頃からのコミュニケーションが重要です。日頃から密なコミュニケーションを図るための場として、イベント等により地域住民同士の交流の促進を図ります。

【地域防犯の向上】

住民間のつながりを深め、町会を中心とした防犯パトロール等の実施により住民の防犯意識を高めます。
また、子どもの見守り活動を通じ、子どもや高齢者の安全を確保します。さらに、防犯カメラ等の活用で、地域全体の犯罪抑止力を向上させます。

【グリーンインフラ】

グリーンインフラとしての防災公園内で、地域住民が参加する環境教育プログラムと合わせて防災訓練を行うなど、地域住民の防災意識を高めるとともに、グリーンインフラの重要性を広めていきます。
また、地域と連携し、将来的な公園の維持管理が地域の自立的な活動となるよう取り組んでいきます。



方策3
セミナー開催等による
防災・防犯に関する啓発活動

関係者
住民

【防災・防犯セミナーの開催】

大規模災害だけでなく、台風、集中豪雨等による風水害・土砂災害等さまざまな災害に見舞われやすい状況にあることから、被害を最小限に食い止めるための知識、ノウハウを伝える防災セミナーを開催する。
特殊詐欺の増加など、新たな犯罪から守るため防犯講座を実施する。



地域住民に対し広く防災に対する意識の向上を図るため、防災セミナーや防災情報の発信、防災イベントなどの啓発活動に取り組む。【取組③】

【マイ・タイムラインによる事前防災の取り組み】

水害被害を想定し、平時にマイ・タイムラインを作成することで、住民の防災意識を高める。
ワークショップなどを開催し、参加者が避難場所に集合し、各自のマイ・タイムライン作成する。
実際の避難行動等を通じ、避難での課題などを洗いだし改善につなげる。

方策4
狛江市側改札口設置による
「災害時避難ルート」の多重化

関係者
住民 小田急

災害時に駅から帰宅困難者を誘導できる経路の確保（新規改札口設置）や多様な輸送モードを見据えた経路の確保に向けた検討をする。【取組④】

【帰宅困難者への対応】

発災時に駅周辺にあふれる帰宅困難者を迅速に誘導できるよう新たな改札口の確保等による経路の創出に取り組む。
【多様な輸送モードに対応できる環境の構築】
復興期などにおける駅と防災公園等の物資輸送、公園利用者の動線を踏まえた新たな改札口を確保する。

新たな回遊性の創出に向けた考え方

実現方策①～③の実現に向けて、本構想では「新たな改札口の設置」を重点項目として位置付け、ます。そのねらいは、狛江市・世田谷区にまたがる反映・発展に向けて、喜多見駅周辺を一体的に捉え、喜多見駅東西の回遊性を創出し、将来ビジョン、及び3つの方針を具現化することです。

実現方策① 安心・安全

- ・改札口へ一極集中化の解消
- ・側道以外の道路のリスク回避
- ・新規改札口による通学路の分散化

「私たちが調査したところ、世田谷区側のまちづくりプランにおいても、北見駅周辺の安心・安全が重要視されていることが分かりました。」

〈せたがや道づくりプラン（骨子案）〉（令和7年2月）

世田谷区では道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針を示し、「せたがや道づくりプラン（以下「同プラン」という。）」（平成26年3月）を策定し、計画的に道路整備を進めることとしている。同プランでは今後の道路整備にあたって、重視すべき点を「道づくりの方針」として示している。（右記の4点）

だれもが安全で快適に移動できる道づくり

- ・歩行者や自動車、自転車等、道路を利用する誰もが、安全かつ快適に移動ができる道路整備を進める。
- ・ユニバーサルデザインや交通安全等の視点も十分に踏まえ、ウォークアブルかつ多様な利用者や交通手段に対応する道づくりを推進する。

自然災害から区民の命と街を守る道づくり

- ・自然災害に強い街を実現するため、延焼遮断帯の形成や消防活動困難区域の解消、避難路の確保、災害からの円滑な復旧復興、道路整備に伴う無電柱化の推進など、沿道の街づくりを含めた地域の防災・減災機能の向上に資する道づくりを進める。

住みよい環境を支える道づくり

- ・人々の移動に伴って発生するCO₂排出量を削減していくため、渋滞の解消や、公共交通・自転車・徒歩で移動しやすい道づくりを進めるとともに、道路ネットワークの整備により、生活道路への通過交通の流入を抑制する。
- ・街路樹等のみどりのネットワークの形成、雨水浸透槽の設置等、景観や沿道環境等への配慮など、地域の住みよい環境を支える質の高い道づくりを推進する。

街づくりと連携した道づくり

- ・鉄道の連続立体交差化や団地建替え、民間による大規模土地利用転換や市街地再開発事業、東京外かく環状道路事業に伴う街づくり等、様々な事業の動きや地域の街づくりの機運を適切に捉えた効果的な道路整備を進める。
- ・エリアマネジメント等の街づくりとの連携により、道路空間が賑わいの軸となるような道づくりを推進する。

実現方策② にぎわい

- ・特徴ある店構えの創出
- ・若手出店者の発掘
- ・イベントの創出
- ・にぎわいの拡大（改札口設置）

先進事例である「自由が丘」においても、新しい改札口の設置が街を一体的にし、賑わいを生み出すうえで重要な役割を果たしました

実現方策③ 防災・防犯

- ・防災公園づくり
- ・地域コミュニティの強化
- ・防災、防犯対策の啓発活動
- ・災害時の経路の確保

狛江市側の岩戸北町会とは、すでに世田谷区側の町会（喜多見西部町会など）と合同で防災活動を行うなど、行政区の垣根を越えた具体的な協力関係を築いています

将来ビジョン

「新改札口」が創出する『まち・駅 界限』

「狛江側～世田谷側を一体的にとらえた新たな回遊性を生み出すため、喜多見駅を基点としたまち全体の発展を目指す（暮らし、住みよさ、まちの魅力づくり）『まち・駅 界限』の形成」

安全な交通環境

- ・交通規制による車と歩行者の分離を図る。
- ・新しい改札口を設置し、改札口への一極集中を解消する。

現状、喜多見駅利用者数の6割が狛江市民となる。
（※当協議会による交通量調査より（令和6年9月実施）

にぎわいの創出

- ・若手店主の発掘
- ・地域イベントによる街の活性化
- ・回遊性の創出

新たな回遊性

防災・防犯力の向上

- ・防災公園空白地帯の解消
- ・地域交流の場の創出
- ・防災防犯の啓発活動
- ・災害時の経路の確保

新たな回遊性による解決を目指す重点課題：通学児童の分散化・まちのにぎわい拡大

1. 新たな改札口の必要性について (必要性1)

■ 歩行者の安全性の確保

【課題】

- ・ 喜多見駅利用者の6割※が狛江市民。
- ・ 歩行者動線と自動車の通過動線が交差する箇所での事故が多い。
- ・ 通勤時間帯の駅に向かう歩行者が集中する。

※当協議会による交通量調査より（令和6年9月実施）

歩行者と自動車が交錯し、交通事故が多く発生している。

駅周辺の歩行者の流れ（現況）



バスルート



※改札口周辺や側道の歩行者との交錯を避けるため、現在のバス停を移動することなくできる、バスルート案を提案する。

狛江市側に新たな改札口が求められる理由

狛江市側に改札を設置することで、喜多見駅周辺の

安全性の確保、 にぎわいの形成

喜多見駅周辺の人口減少が予想される中、まちの魅力アップにつながる50年ぶりの道路整備が行われることは、狛江市と世田谷区ともに地域の魅力向上のメリットにつながります。

を目指す。



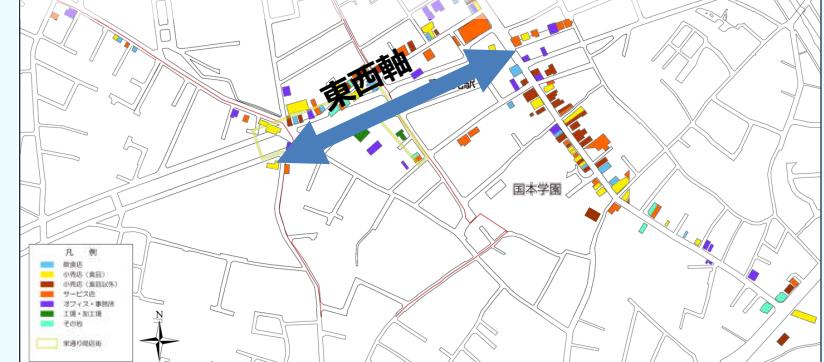
(必要性2)

■ 駅周辺のにぎわい形成

【現状】

狛江市側の栄通り商店街は東西に広がっている。また小田急高架下の商業施設も東西に延びている。
一方、世田谷区側の商店街は南北に形成されている。

商業分布マップ（1985年 ※高架化前）



全体的には、狛江市側、世田谷区側ともに店舗数が大きく減少している。

（1995年 ※高架化後）

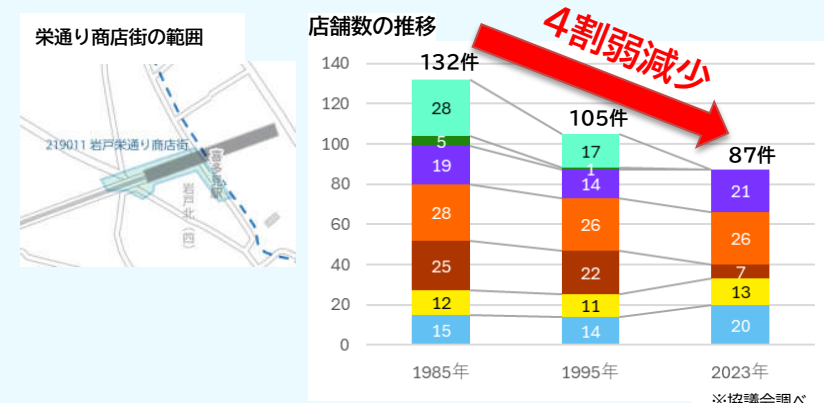


高架化後、特に小売店（食品以外）の減少が目立つ。

（2023年）



一方、全体的に店舗数が減少するなか、オフィスや飲食店が増加。



今後の進め方（案）



今後のまちづくりの目標の実現に向けて各テーマ別のスケジュールを以下に示します。また、まちづくり構想の実現のためには、実施段階で関係者が主体的に活動を行うことが求められます。各取組の目標の実現に向けて、関係者が取り組むべき想定される役割を取り組みごとに示します。

短期的な対応として、協議会だけでなく、広くまちのユーザーの意見を拾い上げる手法も検討（次頁）

安心安全

にぎわい

防災・防犯

短期

～2026

中期

～2030

長期

～2035

方策1 改札口への一極集中化・側道混雑化の解消

関係者 住民 狛江市（都市建設部）小田急 国本学園

関係者との課題の共有に向けた働きかけ

課題解決に向けた方向性の共有

解決策案の決定
（「重点プロジェクト」より）

関係者 狛江市（都市建設部）小田急

役割分担→
整備主体の決定

整備主体による
プラン作成

関係者間による
プラン共有

整備プラン
策定

関係者 小田急

整備に向けた進展進展

方策2 側道以外の道路のリスク回避

関係者 住民 狛江市（都市建設部）警察 世田谷区

課題図の作成
（対象路線の策定）

所管（警察・道路管理者）
協議用資料として作成

所管協議

課題解決に向けた取組み
に関する関係者合意

交通規制変更に向けた
社会実験及びフィードバック

道路断面の再分配プラン策定

関係者 住民 警察

交通マナー啓発活動

関係者

交通規制の変更

歩道等の再整備に向けた進展

方策3 狛江市側新規改札口を踏まえた通学児童の分散化

関係者 国本学園 狛江市 警察 町会

関係者（国本学園等）との課題の共有

通学ルート案の策定

実証実験（通学時間帯の交通誘導による仮想的な通学ルート）

方策1 街の特徴があらわれる店構え

関係者 住民 狛江市 商店街（栄通り商店街）

対象範囲の設定

街並みの現状整理

景観特性の整理
課題の把握

商店街の街並みづくりのコンセプト

商店街街並みガイドラインの策定

課題解決に向けた手法整理

実現可能策の選定（優先順位づけ）

関係者 商店街（栄通り商店街）

店主への周知

モデル適用

方策2 若手出店者の発掘

関係者 商店街（栄通り商店街） K I B（狛江イノベーション） 商店街（二の橋通り商店街・喜多見商店街（振））

創業支援に向けた関係者協議

店舗オーナーとの協議

出店者の募集

試験的な出店（チャレンジ出店）

試験的な出店（継続実施）

担い手不足の要因分析

若手を対象とした座談会
（若手出店者のニーズ把握）

商店者募集のための情報発信

若手出店者を対象とした交流会

次世代リーダーの育成

方策3 高架下等を活用した「にぎわい」の創出

関係者 商店街（栄通り商店街・二の橋通り商店街・喜多見商店街（振））

現在の商環境の把握

関係者との協議

実施体制の構築

企画・資金・集客の検討

イベントの実施

方策4 まちのにぎわいの拡大（新規改札口設置）

関係者 商店街（栄通り商店街・二の橋通り商店街・喜多見商店街（振））

キャンペーンコンセプトの設定

参加店舗の募集（狛江市及び世田谷区側）

企画内容の決定・資金調達

広報・宣伝活動の実施

キャンペーン等の実施

関係者 狛江市（都市建設部）小田急

役割分担→
整備主体の決定

整備主体による
プラン作成

関係者間による
プラン共有

整備プラン
策定

関係者 小田急

整備に向けた進展進展

方策1 災害対応の防災公園づくり

関係者 住民 狛江市 電中研

関係者間との協議・調整（課題の共有）

防災公園設置に向けた方向性の共有

防災公園基本計画（地元案）の策定

関係者 狛江市 電中研

整備主体によるプラン作成

関係者間による
プラン共有

整備プラン策定

関係者 狛江市

整備に向けた進展

方策2 防災・減災・防犯体制確立に向けた地域コミュニティの強化

関係者 住民 狛江市

町会等との協議

災害時の住民組織体制の検討

災害時の住民組織の活動計画の策定

方策3 防災・防犯に関する啓発活動

関係者 住民 狛江市

啓発活動のテーマの検討

セミナー等の企画の検討

関係者との調整

セミナーの実施

セミナーの継続的な実施

関係者 住民 狛江市

方策4 災害時の経路の確保（新規改札口設置）

関係者 狛江市 小田急

想定される被害パターンの整理

帰宅困難者の想定

新規改札口を前提とした避難行動のシミュレーション

経路の設定

関連計画における広域物資輸送路の確認

喜多見駅周辺地区の位置付け整理

災害時対応マニュアルの策定

関係者 狛江市（都市建設部）小田急

役割分担→
整備主体の決定

整備主体による
プラン作成

関係者間による
プラン共有

整備プラン
策定

関係者 小田急

整備に向けた進展進展

今後の進め方・対話の場の形成（案）

短期的には、多様な市民の本音を可視化する「対話の場」を通じて、まちの生の声を丁寧に集約します。このプロセスを基盤に、誰もが共感できる「狛江らしいにぎわい」の具体像を明確化します。

📌 狛江まちみらいラボの「エキマチカイギ」

官民共創のオープンプラットフォームとして、狛江駅前の空間活用を実践しながら将来像を議論。多様なプレイヤーが参加し、本音で対話できる場を実現。



📌 誰でも参加可能なオープンな場

🗣️ 「本音」を引き出す対話の仕組み

💡 意見を可視化し合意形成へ

🗣️ 市民意見の集約プロセス（イメージ）

市民意見の集約プロセス (Citizen Opinion Gathering Process)

1) オープンな場づくり



多様な人々の議論

2) 意見の見える化



付箋やホワイトボード

3) 合意形成



アイデアの統合と合意

Slide 4

提言

**市民の前向きな意見を「見える化」するために
この手法を今回の検討にも適用したい。**

実効性の高い意見集約を実現する体制構築のために 市民の意見をオープンに引き出し、まちのあり方の対話形成について 豊富な経験と知見を有する狛江まちみらいラボメンバーに当協議会への 参画を依頼も検討。